

209ª. REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e cinco dias do mês de agosto de 2011, na sala de reuniões do CAP em Paranaguá – PR, às 09h30min, sob a presidência do **Sr. ANTONIO ALFREDO MATHIESEN**, reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Paranaguá, com a presença dos Conselheiros: Airton Vidal Maron, Carlos Roberto Frísoli, José Baka Filho, Ivany Marés da Costa, Lourenço Fregonese, Luiz Teixeira da Silva Junior, Sandro Flores Monteiro, Persio Souza de Assis, Edson Cesar Aguiar, Marco Aurélio Chapaval, Carlos Antonio Tortato, Maria do Socorro de Oliveira, Ismael Alves Pires Neto, Luiz Antonio de Camargo Fayet, Juarez Moraes e Silva, Blásio José München, Claudio Fernando Daudt e João Gilberto Cominese Freire; **Convidados:** CMG Rabello - Comandante dos Portos do Paraná, CMG da reserva Pacheco - CPPR, Sidney Pinto – Cotriguaçu, Srs. Ismael Hajar e Alessandro Nascimento – SINDAPAR e Hemerson Costa – Secretário Executivo do OGMO; **Justificativas de Ausências:** Conselheiros Joaquim Medeiros Chianca Fernandes, Antonio Carlos Bonzato, Herber Soares de Freitas, Michael Martins da Silva, Wilson Moraes da Silva e Zulfiro Antonio Bósio; **1. ABERTURA DOS TRABALHOS – O Presidente** deu início à reunião agradecendo a todos pela presença. **2. DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DA ATA RELATIVA À 208ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP** - Secretaria do Conselho, que depois de recebida e analisada pelo colegiado, foi **aprovada por unanimidade**. **3 – POSSES - BLOCO DA CLASSE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS** – Representante Titular dos Demais Trabalhadores Portuários, **MARIA DO SOCORRO OLIVEIRA** e do **BLOCO DA CLASSE DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E AFINS** – Representante Suplente dos Exportadores e Importadores de Mercadorias, Cons. **ISMAEL ALVES PIRES NETO**; **O Presidente** parabenizou aos dois Conselheiros pela posse desejando pleno sucesso em suas novas gestões. **4 - ORDEM DO DIA - 4.1 - APROVAÇÃO DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO PDZPO (Relatório nº. 02/2011)** Relatora da Comissão do PDZPO e de Arrendamentos – Cons. **Maria do Socorro Oliveira** que informou a realização de reunião com as duas Comissões, tanto com a Comissão Permanente do PDZPO como com a Comissão Especial indicada pelo Conselho para o acompanhamento do PDZPO e de Arrendamentos. Informou que apesar de ter sido efetuado convite extensivo a todos os Conselheiros por duas vezes, a referida reunião contou com o mínimo de presenças. Efetuou a leitura do **Relatório nº.02/2011-PDZPO** : É o seguinte o teor da proposta da APPA ao CAP: – *Que a área situada atrás do pátio de veículos (arrendada à Volkswagen); seja também considerada para movimentação de veículos, o que nos parece lógico uma vez que está localizada em situação de contigüidade a área arrendada à Volkswagen); II – Que se desconsidere a previsão em se destinar as áreas adjacentes aos berços 9,10 e 11 como de armazenamento de granéis, para armazenamento e múltiplo uso a exemplo das áreas adjacentes aos berços 4/5, 6/7 e 8. Justifica-se tal alteração considerando que as referidas áreas não se prestam para armazenagem de granéis sólidos pela absoluta incompatibilidade de logística que viabilize empreendimentos daquela natureza. **DA DECISÃO: ITEM I CONSIDERANDO** que parte da área destinada para a expansão de contêineres, aprovada no PDZPO, já vinha sendo utilizada como terminal de veículos, quando da aprovação do plano, em 2002; **CONSIDERANDO** que o PDZPO/2002 previa o deslocamento dos veículos daquela área para um novo espaço, o que não foi executado em nove anos, permanecendo a movimentação de carros/ônibus/caminhões, etc., em seu local original; **CONSIDERANDO** que a produção de veículos no Brasil foi de quatro milhões de unidades em 2010 com crescimento significativo de movimento de exportação e importação de produtos acabados e componentes; **CONSIDERANDO** a crescente participação de Paranaguá no cenário econômico brasileiro como grande carreador de divisas no item veículos/componentes e a posição estratégica do porto nesse segmento de mercado, segundo à Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores-(ANFAVEA)-Brasil;*

CONSIDERANDO a necessidade imediata de prover o solo para atender a crescente demanda de espaço como pátio de veículos contribuindo para o desenvolvimento da economia regional; **ITEM II CONSIDERANDO** que a APPA já celebrou Contrato para a elaboração do PDZPO e dentro dos próximos seis meses os trabalhos deverão estar concluídos; **CONSIDERANDO** que a reorganização dos espaços destinados à graneis multi propósito deve ser realizada sob a ótica de planejamento global do sistema; **RESOLVE:** 1 - No que concerne ao item I: **Recomendar ao plenário do Conselho a aprovação e alteração do PDZPO/2002 no seu Setor Leste (verde) de: Área destinada aos contêineres para: Área destinada aos contêineres e veículos.** 2 - No que concerne ao Item II: **Recomendar que a proposta da APPA para "a previsão em se destinar as áreas adjacentes aos berços 9,10 e 11 como de armazenamento de graneis, para armazenamento e múltiplo uso a exemplo das áreas adjacentes aos berços 4/5, 6/7 e 8", seja analisada no contexto do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado - PDZPO.** **Cons. Baka** solicitou que antes da aprovação do Relatório, fosse efetuada pela Comissão uma análise do contexto geral sobre o número de veículos que terão acesso a essas áreas, inclusive o impacto na vizinhança, tendo em vista que pela legislação municipal existente desde 2007 e que disciplina esse assunto, os grandes geradores de tráfego pesado na cidade tem que ter obrigatoriamente um pátio interno para acomodar pelo menos parte dos seus veículos, enquanto aguardam o momento para carga ou descarga", e que muitos ainda não atendem esse dispositivo legal municipal. **Cons. Daudt** disse reconhecer as razões apresentadas pelo Cons. Baka sobre uma interação do PDZPO com o Plano Diretor da cidade, mas há de convir que o impacto do PDZ de hoje será o mesmo ou menor que o de 2002. **Cons. Maron** lembrou que a questão dos acessos já foi amplamente discutida no Conselho e certamente deverá ser resolvido. O fato da Comissão não ter abordado especificamente esse assunto, não significa que não se esteja buscando uma solução para tal, inclusive informou a contratação pela APPA, de um projeto de logística para diminuir o impacto e a malha urbana daquela região. **Cons. Juarez** concorda que a situação na movimentação do setor leste, hoje, já é inviável, qualquer ampliação não tem como avançar mais sem uma solução. Sobre a avaliação e a destinação daquela área para além do contêiner, também para veículos e que na sua opinião já acontece e que é inevitável porque de acordo com informações prestadas pelo setor, deverá haver esse ano um acréscimo de trinta por cento no setor, agravada a esse problema, está a situação do embargo com a Argentina que acaba concentrando os veículos nos portos e que na sua opinião não haverá solução a curto prazo. A solução tem que acontecer, mas que esteja atrelada a um pulmão daquela área para atender ao contêiner, as cegonheiras, CBL e Louis Dreifus, porque está em jogo também a disponibilidade do Porto de Paranaguá, e se essa solução não for tomada de imediato, certamente o setor de veículos terá como alternativa os portos vizinhos. Com relação aos contêineres, informou que a TCP a partir de janeiro estará recebendo mais seis transteiners e acredita resolverá grande parte dos problemas do setor. Concluindo, disse que mais que espaço físico, uma gestão inteligente com um monitoramento de tráfego pelo porto, irá reduzir bastante os impactos daquela região. **Cons. Fayet** disse que na realidade é uma contingência que tem que ser resolvida, o aumento na movimentação do porto é necessária, mas por outro lado não é possível tolerar o aumento das lesões com relação a movimentação das empresas que operam em Paranaguá e que prejudicam a estrutura da cidade. Como Paranaguá está vivendo uma situação caótica, onde o Porto e a Prefeitura são vítimas desse processo, sugeriu que o Conselho adotasse uma decisão transitória até a implantação do PDZPO, para que se efetue num prazo máximo de 10 dias um Termo de Ajuste de Conduta para conciliar e organizar a chegada dos veículos, com uma condição de quem não cumprir a cadência de deliberação seja severamente punida, porque tem observado que algumas empresas não contribuem e acabam criando problemas para o porto. Lembrou que conforme parecer da Advocacia Geral da União, o CAP tem poder deliberativo e quem não cumpre uma determinação de uma autoridade federal, estadual ou municipal pode ser impedido de alguma ação na área do porto organizado. **Cons. Chapaval** como representante do segmento de graneis, concorda que algumas empresas não tem uma logística organizada, mas

que já existe uma comissão composta por representantes da APPA, com o objetivo de tentar controlar da melhor forma possível as puxadas de caminhões de granéis, e que a Louis Dreyfus cumpre rigorosamente as determinações dessa comissão. **Cons. Sandro** dizendo que embora todas as colocações tenham sido corretíssimas, concorda com o **Cons. Juarez** que uma gestão inteligente é o que irá minimizar a situação, porque a solução definitiva não virá tão cedo. Embora a APPA esteja estudando uma série de alternativas, como representante da ABTP e do setor de graneis colocou-se a disposição da Prefeitura Municipal e da APPA para em conjunto com os representantes dos terminais sentar e tentar encontrar uma solução para médio e curto prazo, porque embora o CAP seja o Fórum ideal para essa discussão, está na hora de sair da exposição dos fatos e de se criar um plano de ações objetivas e imediatas. **Cons. Daudt** disse que a questão dos acessos já está a alguns anos sendo discutida no Conselho e até agora não houve nenhuma ação concreta, nada se resolve porque é uma questão política. Enquanto isso, os problemas continuam se avolumando e certamente irão crescer mais, não acredita que um Termo de Ajuste de Conduta irá resolver a situação porque não haverá resultados práticos. **Cons. Maron** lembrou que o pátio de veículos já está no contexto de um projeto de logística para aquela área, objetivo de uma consultoria que a APPA já está contratando, e onde deverão ser estabelecidas algumas regras e uma já definida é que, quando da renovação dos contratos para arrendamento, será exigido das empresas, pátios próprios. **Cons. Blásio** considerando que pelo setor de granel a questão da logística está sob controle, e que já está reservado um espaço para caminhões no plano logístico daquela área, no seu entendimento não está tão difícil organizar a questão da logística no Porto de Paranaguá, o que necessita realmente é uma administração inteligente, com organização da cadência dos veículos que entram na cidade. É uma questão simples, sem grandes investimentos, mas que tem de ser feita. **Cons. Baka** disse que o problema é o que deve ser feito de imediato, são decisões a serem tomadas pela APPA e que não podem ser postergadas. Quem tem que disciplinar, autuar e também atuar, é o poder público, e a APPA como poder concedente que é, tem a obrigação de coordenar e disciplinar as empresas assim como a Prefeitura Municipal está fazendo. Informou que algumas empresas já efetuaram Termo de Ajuste de Conduta com a Secretaria do Meio Ambiente e DEMUTRAM, inclusive citou como exemplo a COAMO, que está colocando tartarugas em suas áreas e aspiradouros para limpeza dos caminhões. Sugeriu que cada empresa ou segmento representado no Conselho tome a providencia de efetuar a limpeza em volta das suas áreas, inclusive no contorno dos caminhões. Sua proposta é aprovar o Relatório da Comissão, mas que sua validade só ocorra no prazo de 30 dias para que nesse prazo seja implantada uma solução preliminar que signifique que alguma ação tenha sido iniciada. **Cons. Maria do Socorro** que após a leitura do Art. 30 da Lei 8.630/93, sobre as atribuições do CAP, disse que o Conselho só é absolutamente decisivo em duas situações, "aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto e sobre a homologação das Tarifas Portuárias", mas não tem poder para interditar empresas. **Cons. João Gilberto** destacou que o empresariado não pode ser considerado o vilão da situação devendo ser punido por falta de investimentos e planejamentos que é obrigação do poder público. O **Presidente** disse que pela complexibilidade do assunto, certamente demandaria um estudo mais profundo, o que deverá ser efetuado no desenvolvimento do PDZPO. Como a questão já foi exaustivamente discutida na reunião, onde todos colocaram muito bem suas idéias, e por se tratar de uma situação emergencial envolvendo uma área que já vem sendo utilizada para movimentação de veículos, propôs a votação do Relatório da Comissão com o compromisso de que na próxima reunião do Conselho a APPA apresente uma proposta sobre as ações que deverão ser tomadas de imediato para minimizar os problemas do trânsito na região, o que foi aprovado pela totalidade dos Blocos, com a abstenção do **Cons. Baka**. **4.2 - APROVAÇÃO DA RESPOSTA AO OFÍCIO Nº. 011/2011-CAP/ANTONINA** - O **Presidente**, após expor os fatos que motivaram o Ofício em questão, efetuou a leitura de uma minuta de resposta ao CAP de Antonina para análise e votação do Conselho, o que foi aprovado por unanimidade. **Cons. Juarez** disse não discordar das colocações que foram efetuadas na reunião anterior, inclusive sobre conotações políticas, que

dentro do sistema portuário é inevitável, no entanto como fundador que foi do CAP/ANTONINA, tem o dever de dizer que o mesmo é um porto organizado distinto, foi constituído por conta de todo o preceito legal que existe e que é previsto por lei. Lembrou que cada cidade tem o seu Plano Diretor e não existe PDZ sem integração com os Planos Diretores, e que isto possibilitou que Antonina tivesse o seu PDZ concluído e que foi aprovado pela agência reguladora, com um programa de arrendamento que será plenamente executado. **Cons. Fayet** disse que houve uma distorção integral dos fatos, com uma interpretação absolutamente equivocada. O abordamento do assunto tinha como objetivo fundir algumas coisas, fortificando o sistema portuário do Paraná, criando um consenso e simplificando nas mãos de uma administradora só, porque tem apenas uma unidade orçamentária com despesas subordinadas a dois CAPs, o que é passível de uma intervenção do próprio Tribunal de Contas do Estado. **5 - INFORMAÇÕES GERAIS - 5.1- RELATÓRIO GERENCIAL DA APPA** - Representante da Administração do Porto - **Cons. Lourenço Fregonese** que efetuou a leitura e explanação do Relatório; **5.2- INFORMAÇÕES SOBRE O ANDAMENTO DOS TRABALHOS DAS COMISSÕES PERMANENTE E ESPECIAL DO PDZPO E DE ARRENDAMENTOS** - Relatora da Comissão do PDZPO e de Arrendamentos - **Cons. Maria do Socorro Oliveira** informou que durante a reunião para tratar das alterações do PDZPO, foi apresentado para a Comissão presente, o Contrato recentemente assinado com a Universidade Federal de Santa Catarina, e também os temas que deverão ter prioridade entre os quais estava a questão da logística interna do porto. Os consultores da Universidade estiveram reunidos com o Superintendente da APPA, que informaram estar trazendo em data a ser programada, um estudo para expor coletivamente a comunidade portuária, e após deverá ser efetuado um trabalho mais específico com os terminais, operadores e com as Prefeitura de Paranaguá e de Pontal do Paraná; O **Presidente** solicitou que na próxima Reunião Ordinária a **Cons. Maria do Socorro** trouxesse a parte do trabalho que já está sendo desenvolvido para exposição ao Conselho. **5.3-INFORMAÇÕES ACERCA DOS TRABALHOS DE REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DAS NORMAS DE TRÁFEGO MARÍTIMO E PERMANÊNCIA NO PORTO (Portaria 231/2011-APPA)** - Representante dos Proprietários e Consignatários de Mercadorias - **Cons. Juarez Moraes e Silva** que informou que a Capitania, a Praticagem e a APPA já apresentaram suas contribuições de forma conclusiva e apresentou o seguinte cronograma, conforme definido na última reunião da Comissão: 1 - Até 01 de setembro próximo a APPA irá consolidar a proposta de Norma e distribuir aos integrantes da Comissão; 2 - Nos dias 05, 12 e 19 de setembro a Comissão se reunirá para avaliar e deliberar sobre a proposta a ser encaminhada ao Plenário do CAP; 3 - Em 22 de setembro, na próxima Reunião Ordinária, o Plenário do CAP receberá para conhecimento e avaliação o texto proposto; 4 - Em 20 de outubro o Plenário do CAP deliberará sobre a nova Norma. Destacou que a nova Norma estará contemplando um Sistema de Monitoramento Portuário - SMP, que vai incorporar ferramentas de gestão operacional do porto, contemplando medição das condições climáticas, melhoria da segurança da navegação, um ferramental todo que permita a Autoridade Portuária com a coordenação da Autoridade Marítima, ter uma gestão plena de eficácia e eficiência do Porto de Paranaguá. Disse que a Norma reflete as condições de manobrabilidade do canal de acesso da bacia de evolução e berços e que a medida que a APPA efetuar as dragagens, evidentemente haverá ajustes a serem feitos. Agradeceu a participação muito importante da Capitania dos Portos nas pessoas dos Comandantes Rabello e Pacheco cujas participações foram determinantes e decisivas, e também destacou a postura da Capitania e Marinha do Brasil não só nos aspectos pertinentes como também nos aspectos sociais da comunidade. Agradeceu à Praticagem que com sua riqueza de dados e informações disponibilizou e se mobilizou bastante de forma a ajudar a definir todo o arcabouço que compõe a atualização desta Norma. **5.4 - INFORMAÇÕES ACERCA DO ESTÁGIO ATUAL DOS LICENCIAMENTOS AMBIENTAIS DO PORTO DE PARANAGUÁ** - Representante Governo do Estado Paraná e Superintendente da APPA - **Cons. Airton Vidal Maron** informou que a Regularização Ambiental está em um estágio bastante adiantado junto ao IBAMA, inclusive motivo da vinda de representantes daquele órgão a Paranaguá, para finalizar

questões relacionadas ao PEI. Com relação ao EIA de aprofundamento, disse que está aguardando os prazos legais por conta da Audiência Pública. Acredita que a Licença de Operação deverá sair no prazo de 30 dias e logo após a Licença de Aprofundamento; **5.5 - INFORMAÇÕES ACERCA DOS CURSOS REALIZADOS PELO OGMO PARA OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS** – Secretário Executivo do OGMO - **Hemerson Costa** dizendo que sua apresentação é sobre as Atribuições do OGMO de acordo com a Lei 8.630/93, com o objetivo é de elucidar algumas dúvidas, especialmente sobre os cursos realizados pelo OGMO para os Trabalhadores Portuários Avulsos, discorrendo sobre os seguintes tópicos: 1 – Da Gestão de Mão de Obra do trabalhador Avulso; 2 – Instruções para os Órgãos de Execução; 3 – Recomendações aos OGMO de acordo com a NEPM; 4 – Dotação Orçamentária; 5 – Obrigatoriedade de realização de Licitação para os cursos previstos no PREPOM; 6 – Quadro de Distribuição de Cursos por OGMO; 7 – Cursos realizados pelo OGMO nos últimos dois anos. **CMG Rabello**, Capitão dos Portos do Estado do Paraná esclareceu que a Marinha é gestora do Fundo de Desenvolvimento de Ensino Profissional Marítimo e que gere dois e meio por cento da Taxa de Recolhimento. Lembrou da importância para que todos efetivamente façam o recolhimento dessa taxa porque disso depende a quantidade de cursos que serão aplicados. **Cons. Baka** o objetivo de solicitar apreciação desse assunto na última RO, foi justamente como um alerta para ver o que pode ser feito para atendimento da legislação, já que a mesma determina que é função do CAP ter um Centro de Treinamento para os TPA's assim como é função do OGMO treiná-los, evitando assim penalizações que poderão advir se as determinações da lei não forem cumpridas. **Cons. Ismael** disse que o que o OGMO de Paranaguá faz o que está absolutamente correto e dentro da lei, se outros portos tem outras saídas, é uma questão própria de cada. **Cons. Maria do Socorro** disse que esse assunto já foi muito discutido dentro do Conselho, é Art. 32 da Lei 8.630/93, mas o que ocorreu foi que o CAP por não ter estrutura e passou todas as obrigações para OGMO. **Cons. João Gilberto** disse que uma coisa é o Centro de Treinamento que emana a lei, outra coisa é organizar e proferir os cursos, o que é feito pelo OGMO com muita qualidade. **Cons. Frisoli** concordando com o Cons. João Gilberto, disse que realmente são duas situações distintas. O OGMO é responsável pelo treinamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos, e o Centro de Treinamento é para o sistema portuário, isto é para os avulsos e não avulsos, para os trabalhadores das administrações portuárias, dos escritórios dos operadores e dos agentes marítimos, etc. O OGMO de Paranaguá é altamente reconhecido dentro da Diretoria de Costas e Portos, e está fazendo muito bem feito o que é de sua obrigação, e o que está estabelecido em lei e que é regido pelo Fundo de Desenvolvimento de Ensino Profissional Marítimo que foi determinado sua administração pelas Capitânicas em face de alguns OGMO's pequenos não terem condições de o fazer. O **Presidente** incumbiu ao Conselho trazer subsídios nas próximas reuniões, para que este assunto seja esclarecido por completo. **6 - EXPEDIENTE:** 6.1 - Relatório de Atividades do OGMO; 6.2 – Correspondências Expedidas e Recebidas; O **Presidente** concedeu a palavra ao Comandante dos Portos do Paraná **CMG Rabello** que disse que o objetivo maior de sua vinda na Reunião do Conselho é fundamentada na transparência, ética e respeito a Autoridade Portuária e também a todas as instituições e empresas envolvidas na comunidade portuária, prestando esclarecimentos sobre uma questão onde qualquer deliberação terá uma grande influência em toda a região: o assoreamento muito avançado próximo ao Canal da Galheta, que por sua função, considera a principal via de acesso do modal marítimo do Porto de Paranaguá e que já está afetando de forma pragmática a segurança do tráfego aquaviário. Como o seu posicionamento sempre foi não medir esforços para tentar elucidar e dar uma solução cujo impacto seja o menor possível para toda a comunidade, mas que efetivamente este avanço já está colocando em risco a navegação no Canal da Galheta, provavelmente haverá a necessidade de medidas restritivas ou acauteladora, quanto ao tráfego, incluindo-se também o calado. Portanto, é por dever de justiça e de atribuição que antes de qualquer decisão, traz esse chamamento, para que as organizações envolvidas tenham tempo hábil para reagir ou tomar as providências que acharem cabíveis, sabedores que podem contar com o apoio irrestrito da Capitania para solução

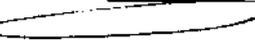
desse pleito, cujo prazo para adoção dessas medidas será até o final de setembro próximo, dizendo que todas as medidas serão tomadas gradativamente, com transparência e com uma decisão bem motivada. **Cons. Maron** informou que a APPA, tão logo cientificada do assunto que foi pela Capitania, iniciou de imediato a execução de um projeto para a dragagem específica dos pontos críticos, e também está efetuando um trabalho junto a Secretaria Especial de Portos para reinclusão do Porto de Paranaguá e de Antonina no Plano Nacional de Dragagem. **Cons. Juarez** dizendo que de todas as heranças ruim do passado, essa sem dúvida é a mais crítica. Paranaguá já perde muita carga em função das restrições que já existem, e futuras conforme previsto pela Capitania, certamente dificultará mais ainda. Disse de sua satisfação em ouvir da Superintendência da APPA que irá atacar os pontos críticos, mas que a APPA para efetuar a dragagem, seja emergencial ou não, necessita de Licença de Operação o que não existe, não obstante os esforços empreendidos. Sugeriu que se efetue uma pressão política massificada, e o CAP, usando essa manifestação da Capitania, com toda a credibilidade que ela tem, dê o pontapé inicial, reforçando a tese da emergência da APPA em ter essa LO para poder permitir que o porto faça o que tem que fazer. **Cons. Fayet** registrou que as dificuldades encontradas para os licenciamentos junto ao IBAMA, tem um embasamento legal, porque o Brasil aprovou uma Norma de Dragagem, baseada nas normas canadenses, absolutamente equivocada, e agora estão tentando adotar outra norma baseada na IMO e que é adotada no mundo inteiro. Lembrou que provavelmente foi o único signatário a pedir providência ao Ministério Público Federal sobre a negligência da SEP e ANTAQ com relação a providências para que a dragagem e os Licenciamentos Ambientais em Paranaguá fossem efetuados e que nenhuma ação foi tomada. O **Presidente** informou que conforme a aprovação de todos, estará encaminhando correspondência ao IBAMA, sobre **moção de apoio aos esforços empreendidos pela Administração Portuária para obter as necessárias Licenças Ambientais, de maneira a permitir a regularização ambiental e dragagem de aprofundamento do Porto de Paranaguá.**

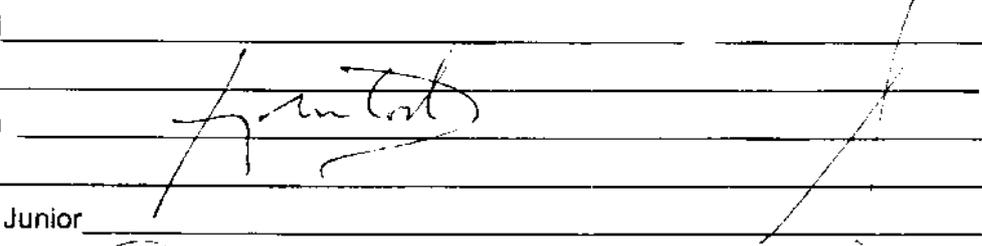
7 - ASSUNTOS GERAIS - O **Presidente** destacou a realização do IIº Congresso Nacional de Conselheiros de CAPs – CONCCAP na cidade de Itajaí, nos dias 25 e 26 do corrente mês, contando com a presença, dentre outras autoridades, do Ministro da Secretaria Especial de Portos e do Governador do Estado de Santa Catarina. Salientou ainda que lamentava o fato do Porto de Paranaguá, um dos mais importantes do sistema portuário nacional, não contar com um representante de seu CAP no evento em questão. O motivo dessa ausência, como foi informado, deve-se as dificuldades que a APPA vem encontrando diante do Tribunal de Contas do Estado do Paraná em cobrir despesas de estadia e locomoção do Presidente do CAP e de seu Suplente. No seu entendimento, continuou o Presidente, a obrigatoriedade da cobertura de tais despesas é perfeitamente defensável quanto ao seu aspecto legal, pois está respaldada na Lei 8.630 e no respectivo Regimento Interno do Conselho. **Cons. Frísoli** destacou as dificuldades que a APPA está tendo em convencer o Tribunal de Contas do Estado do Paraná sobre algumas despesas. Solicitou encaminhamento pelo CAP de consulta formal ao TCU bem como a SEP convalidando o Art. 28 do Regimento Interno do CAP, de maneira a deixar esta questão de forma inquestionável. **Cons. Fayet** informou que encaminhou consulta formalmente as autoridades federais sobre possibilidade de apoio ao CAP pela Advocacia Geral da União, os Conselheiros individualmente, inclusive essa matéria está sendo encaminhada através do Conselheiro do CAP/ANTONINA, Nilson Camargo no IICONCCAP. Propôs que o CAP efetuassem o encaminhamento dessa questão a Advocacia Geral da União – Regional do Paraná, já que o CAP está submetido a uma Norma Federal e o poder estadual não pode se sobrepor as determinações das leis gerais da República. Solicitou que fosse pautada na próxima Reunião Ordinária, informações sobre o andamento da regularização do ISPS Code no Porto de Paranaguá. **Cons. Maria do Socorro** leu o Art. 33 da Lei 8.630/93, no que compete a administração do porto, e que o Tribunal de Contas entende que o mesmo se refere apenas em apoio administrativo e não financeiro. O **Presidente**, não obstante o seu entendimento sobre o assunto, concordou com a proposição do **Cons. Fayet**, apoiada por todos os Conselheiros, em efetuar uma consulta à Advocacia Geral da União para os devidos

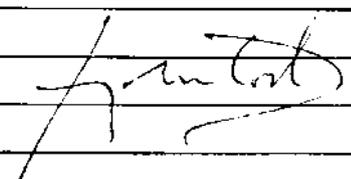
esclarecimentos. Nada mais havendo a tratar, agradeceu a todos pela presença e encerrou a 209ª, Reunião Ordinária, tendo sido lavrada a presente Ata, que vai assinada por todos os Conselheiros, tão logo aprovada.

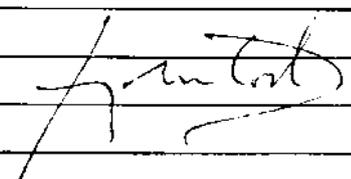
Conselheiros:

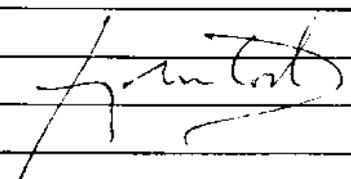
Antonio Alfredo Matthiesen 

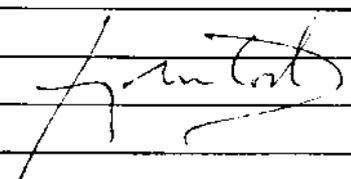
Airton Vidal Maron 

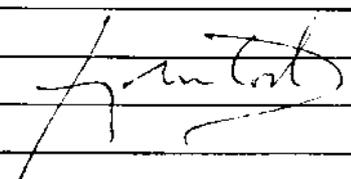
Carlos Roberto Frisoli 

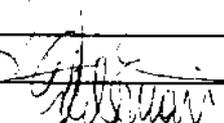
José Baka Filho 

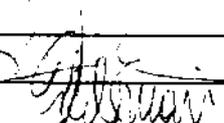
Ivany Marés da Costa 

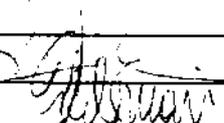
Lourenço Fregonese 

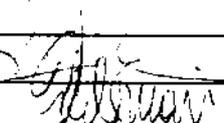
Luiz Teixeira da Silva Junior 

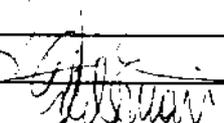
Sandro Flores Monteiro 

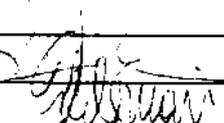
Pérsio Sousa de Assis 

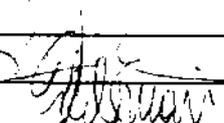
Edson Cesar Aguiar 

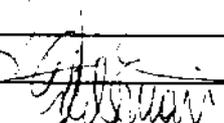
Marco Aurélio Chapaval 

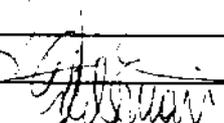
Carlos Antonio Tortato 

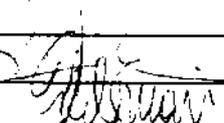
Maria do Socorro de Oliveira 

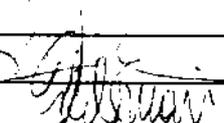
Juarez Moraes e Silva 

Luiz Antonio Fayet 

Ismael Alve. Pires Neto 

Claudio Fernando Daudt 

Blásio José München 

João Gilberto Cominese Freire 

Convidados:

CMG Rabello - Capitão dos Portos do Estado do Paraná

CMG da Reserva Pacheco - CPPR

Sidney Pinto - Cotriguaçu

do SINDAPAR